

University of Groningen

G. Veendaal, Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu

Kooij, P.

Published in:

Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden

DOI:

[10.18352/bmgn-lchr.6603](https://doi.org/10.18352/bmgn-lchr.6603)

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2007

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Kooij, P. (2007). G. Veendaal, Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu. *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, 122(3), 444 - 445. <https://doi.org/10.18352/bmgn-lchr.6603>

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Veenendaal jr., A. J., *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* (Amsterdam: Boom, 2004, 603 blz., €49,50, ISBN 90 5352 980 2).

Guus Veenendaal heeft in Nederland zijn sporen verdiend als bezorger van de briefwisseling van Heinsius bij het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis. In het buitenland is hij echter, als Augustus, vooral bekend geworden als spoorweg-historicus, als expert zowel op het terrein van de Nederlandse als van de Amerikaanse spoorwegen. Ook van het boek dat hier wordt besproken, is een verkorte Engelse versie verschenen en dat is van belang om te weten, omdat de Nederlandse editie inmiddels is uitverkocht. Het boek is bekostigd door de Nederlandse Spoorwegen, die daartoe Veenendaal vlak voor zijn pensionering bij het ING, grotendeels in dienst heeft genomen. De verschijning ervan viel samen met het 165-jarig bestaan van de NS.

Veenendaal etaleert in zijn voorwoord de ambitie om in plaats van de 15 jaar daarvoor verschenen 'niet in alle opzichten bevredigende' jubileumbundel, die thematisch was opgezet, een integraal chronologisch verhaal te bieden. Dat is natuurlijk al vaker vertoond, zeker voor de eerste periode, waarbij mevrouw Jonckers Nieboer de toon heeft gezet. Dus is de opzet van het eerste deel van het boek, dat heel obliagaat 'Groeï' heet, weinig verrassend: de eerste plannen, de start van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM), de aanleg van de Rijnspoorweg, gevolgd door het verschijnen van de Staatsspoorwegen (SS). Maar toch biedt het wat extra ten opzichte van de bestaande literatuur. Dat extra element wordt in de eerste plaats gevormd door de schitterende illustraties. Die plaatjes zijn ook functioneel omdat ze het rollend materieel, de tracé's met hun seinen, wissels etcetera, bruggen en stations op een zinvolle wijze introduceren en daarmee laten zien dat spoorwegen behalve een bedrijfs-economische ook een technische dimensie hadden, die vol onzekerheden en risico's was. De tekst sluit hier goed bij aan.

Het tweede deel heet uiteraard 'Bloei'. Het bestrijkt de periode tussen 1870 en 1914 en toont een wat meer thematische benadering, waarbij de integratie op de achtergrond raakt. De concurrentie tussen HSM en SS staat centraal maar er zijn ook aparte hoofdstukken over arbeidsomstandigheden waarin de spoorwegstaking een plaats krijgt, de techniek en de modernisering van de infrastructuur. Veel aandacht is er voor de relaties van de spoorwegen met het aanvullend vervoer, zoals lokaalspoorwegen en tramlijnen. De beschrijving daarvan komt goed uit de verf, waarbij de illustraties de tekst weer adequaat ondersteunen.

Het derde deel heet gelukkig geen 'Snoei' maar 'Neergang', een wat arbitraire titel die weliswaar slaat op de inwerking van de wereldoorlogen en de crisis, maar die geen recht doet aan de technische vernieuwing in de vorm van elektrificatie en de introductie van dieseltreinen, alsmede de fusie van de oude maatschappijen tot de Nederlandse Spoorwegen. Dit compartiment bevat weer een vrij evenwichtige mix van chronologie en thematiek.

Het vierde en laatste onderdeel 'Herrijzenis' is helaas het kortste van het boek, 100 bladzijden terwijl de voorgaande 30 tot 50 pagina's meer telden. Het

bestaat uit vier hoofdstukken waarvan de eerste twee inderdaad voornamelijk over het herstel na de Tweede Wereldoorlog gaan maar de volgende twee inzoomen op de herstructurering van de NS in een veranderend Nederland. De concurrentie met het autoverkeer en met de busmaatschappijen die het lokaalspoor en de trams uitschakelen, de grotere behoefte aan veiligheid op het spoor na een aantal geruchtmakende spoorwegongelukken, de plaats van de stations in veranderende binnensteden, zijn aspecten die in dit verband aan de orde komen.

Door de beperkte ruimte voor deze beschouwingen worden de hoofdstukken over de meest recente ontwikkelingen een beetje een opsomming van de aanleg van nieuwe spoorlijnen, de komst van nieuw materieel en de bouw van nieuwe stations. Ook de privatisering van de NS en de verandering van de interne organisatie komen in sneltreinvaart langs. Een pluspunt is wel dat de auteur geen beschouwingen begint over nut en noodzaak van de Hogesnelheidslijn of de Betuwelijn. In plaats daarvan wordt een stevige knoop gelegd in één van de rode draden die door het hele boek loopt, het 'dilemma tussen maatschappelijk nut en rentabiliteit'. Dit is, zoals de auteur aannemelijk maakt, een probleem van alle tijden geweest, waarbij het maar goed was dat rentabiliteit niet altijd vooropstond, want anders waren heel wat lijnen er nooit gekomen.

Het werk oogt qua formaat en lay out als een salontafel boek. Maar dat neemt niet weg dat we hier te maken hebben met een up to date synthese, die op een evenwichtige wijze de verschillende dimensies van de Nederlandse spoorwegen weergeeft en in vele gevallen ook verbindt.

Pim Kooij

Heerma van Voss, L., Pasture, P., Maeyer, J. de, *Between cross and class. Comparative histories of christian labour in Europe 1840-2000* (International and comparative social history VIII; Bern, [etc.]: Peter Lang, 2005, 399 blz., €66,20, ISBN 3 03910 044 0).

Wetenschappelijke geschiedschrijving inzake de christelijke – dat wil zeggen: katholieke en protestantse – arbeidersbeweging is in heel Europa, en ook daarbuiten, een betrekkelijk recent fenomeen. Een voor de hand liggende oorzaak is dat slechts een betrekkelijk klein aantal landen een christelijke arbeidersbeweging kent of heeft gekend. Met de Benelux-landen, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië zijn de belangrijkste wel genoemd. Buiten deze landen is de arbeidersbeweging altijd hoofdzakelijk een socialistische beweging geweest. In de meeste landen met een sterke christelijke arbeidersbeweging was de socialistische beweging sterker. Zij kreeg alleen al daardoor als vanzelfsprekend de aandacht, ook in het geschiedwetenschappelijk onderzoek. Daarbij komt dat de socialistische beweging vanaf het begin tot ver in de twintigste eeuw geen middel onbeproefd heeft gelaten om zichzelf op de voorgrond te stellen als de belangrijkste – zoniet de enige echte – arbeidersbeweging. Rivaliserende christelijke organisaties werden zoveel mogelijk genegeerd en/of in een kwaad daglicht gesteld. Het duurde in het algemeen tot na de Tweede Wereldoorlog, eer althans de reformistisch-socialistische arbeidersbeweging zonder veel problemen erkende dat zij en haar christelijke zusterorganisaties in veel opzichten dezelfde sociale belangen behartigden, met wezenlijk dezelfde strategische, organisatorische en tactische middelen, en in goede onderlinge samenwerking. Een derde reden waarom de christelijke arbeidersbeweging lange tijd door de geschiedwetenschap nogal verwaarloosd is, is dat de sociale geschiedschrijving vanouds sterk heeft ingezet op sociaal-economische analyse. Voor onderzoek dat de christelijke arbeidersbeweging volledig serieus kon nemen op haar eigen – ook religieuze – termen ontbrak het vaak aan het benodigde referentiekader. De *cultural turn* van de jaren 1980 heeft in dat opzicht veel verbeterd. Het is mede daardoor, dat de wetenschappelijke geschiedschrijving na 1980 uiteindelijk oog heeft gekregen voor de christelijke arbeidersbeweging.

Het hier besproken boek plaatst zichzelf uitdrukkelijk tegen deze achtergrond. Het vloeit voort uit een samenwerking tussen het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG, Amsterdam) en het Documentatie- en Onderzoekscentrum voor Religie, Cultuur en Samenleving KADOC (Leuven). Het bevat naast een inleiding elf studies over de geschiedenis van de christelijke arbeidersbeweging in Europa – hoofdzakelijk in de al genoemde landen, maar ook in Oost-Europa en Groot-Brittannië. Incidenteel komen andere gebieden ter sprake. De bijdragen zijn meer of minder uitdrukkelijk gegroepeerd rond enkele thema's, met name: de oorsprong en de vroege geschiedenis van de christelijke arbeidersbeweging; de verhouding tussen organisatie en ideologie; de positie van de beweging tussen concurrerende sociale en politieke bewegingen als het socialisme en het fascisme/nationaal-